

Warszawa, dnia 20 lutego 2017 r.

Poz. 236

**KOMUNIKAT NR 228
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1805/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 24 sierpnia 2015 r., na balonie Tomi AX-7, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji"
oraz
"H1 – postępowanie umyślne".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Uczeń-pilot wykonywał lot z instruktorem. Zadaniem lotu miały być ćwiczenia wyboru miejsca lądowania oraz podejścia do lądowania. Według oświadczenia instruktora, planowany lot po starcie z miejscowości Kałdowo k. Malborka, miał trwać 2 godziny i być wykonywany w przestrzeni powietrznej klasy G, w kierunku 290°-300° i w zakresie wysokości od ziemi do 250 m AMSL. Lądowanie zaplanowane było w rejonie miejscowości Sobowidz, w odległości około 27 km od miejsca startu. Przed startem instruktor-pilot zapoznał się z METAR lotnisk EPMB i EPGD. Kierunek wiatru sprawdził poprzez obserwację lotu balonika napelnionego helem. Lot nie był zgłaszany do FIS sektor Gdańsk. Start z zaplanowanego miejsca nastąpił z o godz. 6.46 LMT. Pilot oświadczył, że przez pierwsze 6 km lot przebiegał zgodnie z planem. Następnie wiatr zmienił się na bardziej południowy (kierunek nawigacyjny 320°- 330°) i balon zaczął lecieć w kierunku południowej granicy MATZ EPPR. Próby zmiany kierunku lotu na pierwotnie założony, poprzez zmianę wysokości, były ograniczone dolną granicą LTMA Gdańsk C do 1800 ft (około 600 m) i nie przyniosły spodziewanego rezultatu. Jednocześnie przy zwiększaniu wysokości balon leciał szybciej i znalazł się w MATZ EPPR. Nie została nawiązana łączność z FIS sektor Gdańsk, ani ze służbą ruchu lotniczego lotniska EPPR, pomimo sprawnej radiostacji, jak również posiadania telefonu komórkowego. Według instruktora, teren nad którym leciał balon nie sprzyjał bezpiecznemu lądowaniu, szczególnie że zaczęła być odczuwalna termika. Z tego powodu instruktor zdecydował o lądowaniu na lotnisku EPPR. Lądowanie balonu na części trawiastej lotniska EPPR w rejonie TWY E i TWY D nastąpiło o godz. 9.07 LMT.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Nieuprawniony wlot w MATZ EPPR.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson